



Consiglio Regionale

**Intervento del Presidente della
Giunta Regionale**

Dott. Luca Zaia

7 marzo 2017



CRONOLOGIA

- febbraio 1990:** il Consiglio Regionale approva il Piano Regionale dei Trasporti con l' *itinerario pedemontano veneto*
- dicembre 2003:** il promotore presenta la proposta
- dicembre 2004:** RV dichiara il pubblico interesse
- marzo 2006:** il CIPE approva il progetto preliminare
- ottobre 2006:** vince la gara il Consorzio SIS e Itinere Infraestructuras
- agosto 2009:** il Governo nomina il Commissario Delegato
- ottobre 2009:** dopo 3 anni di contenzioso firma della convenzione
- dicembre 2013:** firma dell'Atto Aggiuntivo
- luglio 2016:** CDP e BEI dichiarano ufficialmente la non bancabilità del progetto
- dicembre 2016:** fine gestione del Commissario per mancata proroga del Governo



DOPO LA FINE DEL REGIME COMMISSARIALE

Dal 1 gennaio 2017 l'opera è tornata in gestione alla Regione del Veneto

STRUTTURA ORGANIZZATIVA:

1. Direzione Superstrada Pedemontana Veneta, Ing. Elisabetta Pellegrini
2. RUP Ing. Giuseppe Fasiol
3. Commissario straordinario Autorità Vigilante ex art. 20, D.L. n. 185/2008, Avvocato dello Stato Marco Corsini
4. Nuovo Board:
 - Segretario Generale, coordinatore
 - Commissario Autorità Vigilante
 - Direttore della Direzione Superstrada Pedemontana Veneta
 - Comitato scientifico ristretto con giuristi, economisti, tecnici e fiscalisti



LA NUOVA PROPOSTA

Soggetti coinvolti:

1. Presidenza del Consiglio dei Ministri
2. Ministero Infrastrutture e Trasporti
3. Ministero Economia e Finanze
4. Avvocatura dello Stato
5. Cassa Depositi e Prestiti
6. BEI
7. ANAC
8. Corte dei Conti



L'ORIGINE DEL PROBLEMA, COMUNE A TUTTE LE FINANZE DI PROGETTO AUTOSTRADALI

La SPV ha gli stessi problemi di tutte le finanze di progetto autostradali concepite in quel periodo (Pedemontana Lombarda, BreBeMi, Asti-Cuneo, ecc.).

Tutti le finanze di progetto autostradali mettevano il rischio traffico in capo all'Ente Concedente, perché era consentito dalle leggi di allora (decisione 11/2/2004 Eurostat). Quindi, i progetti erano tutti sostenuti da ricavi da pedaggio derivanti da stime di traffico dei primi anni 2000 (pre-crisi) che erano tali da assicurare un'apparente equilibrio economico e finanziario.

Come per tutti, anche per la SPV, **in fase di valutazione della bancabilità del progetto**, è emerso da parte dei potenziali finanziatori del bond l'impossibilità di conseguire i ricavi da traffico previsti dal PEF e quindi la necessità di un ingente intervento finanziario della Regione, incerto nella sua quantificazione.



I PRESUPPOSTI

1. siamo in presenza di una concessione assegnata nel 2009 a seguito di una gara europea bandita nel 2006 (atti contrattuali sottoscritti secondo le leggi di allora)
2. l'opera è in avanzata fase di realizzazione, il processo è irreversibile
3. l'impasse è dato dalla difficoltà del concessionario di ottenere dal mercato il finanziamento necessario alla realizzazione dell'opera
4. l'eventuale risoluzione del contratto comporterebbe un enorme danno di sistema
5. il riequilibrio del Piano Economico Finanziario (PEF) deve avvenire per una migliore gestione del rischio complessivo, ma con modalità tali da tutelare la Regione e con un sacrificio per il Concessionario
6. l'obiettivo principale è tutelare l'interesse pubblico e il Concedente (Regione)



LINEE FONDAMENTALI DEL NUOVO RAPPORTO DI CONCESSIONE

1. Contributo regionale in conto costruzione, in aggiunta al contributo statale
2. Incasso delle tariffe direttamente da parte della Regione
3. Remunerazione del Concessionario con il solo canone di disponibilità
4. Intensificazione del rischio disponibilità in capo al Concessionario
5. Imposizione di un termine certo per il *closing* finanziario
6. Imposizione di termini e penali per il pagamento degli espropri



Avvocatura Distrettuale dello Stato

Risposta a nota 14.02.2017
N. 60481 CLASS. D.500.01/1/68.00.00.00.00

Tel. 041/2401011
Fax 041/5224105
Avv. Maria Rosaria Cozzuto Quadri
Avv. Antonello Brunetti
Avv. Giacomo Galli
PEC venezia@mailcert.avvocaturastato.it

PEC:

**ALLA REGIONE VENETO
SEGRETERIA GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE**

Oggetto: CS – 588/2017/BRU – Concessione Superstrada Pedemontana Veneta –
Modifiche al rapporto concessorio – Richiesta di parere.

Regione del Veneto-A.O. Giunta Regionale n.prot. 86798 data 03/03/2017, pagina 1 di 10

**Il parere
dell'Avvocatura
dello Stato**



 **REGIONE DEL VENETO**
giunta regionale

Data 6/3/2017 Protocollo N° 89.236 Class: 604008 Prat. Fasc. Allegati N°

Oggetto: Superstrada Pedemontana Veneta: parere sulla variante al contratto di concessione stipulato in data 21 ottobre 2009 dal Commissario delegato all'emergenza nominato con OPCM del 2802/2009 e il Consorzio stabile SIS

Alla Segreteria generale della
programmazione

Codesta Segreteria ha chiesto per le vie brevi un parere alla scrivente Avvocatura circa la legittimità di possibili modifiche da introdurre nel contratto di concessione stipulato in data 21 ottobre 2009 dal Commissario delegato all'emergenza nominato con OPCM del 2802/2009 e il Consorzio stabile SIS.

Prima di passare alla disamina della questione giova ricordare che su tale questione al Regione Veneto ha già acquisito il parere dell'avv. Velia Leone consulente della Regione stessa (nota del 24 gennaio 2017) e della Avvocatura disrettuale dello Stato di Venezia (nota del 3 marzo 2017).

FATTO

Dopo alterne vicende giudiziarie la Giunta regionale con deliberazione del 30 giugno 2009, n. 1934 ha provveduto ad aggiudicare la concessione per la progettazione costruzione e gestione della Superstrada Padano Veneta all'ATI costituita dal Consorzio stabile SIS sepa e dalla società spagnola Itinere Infraestructuras sa. Il contratto di concessione è poi stato stipulato dal Commissario delegato all'emergenza nominato con OPCM del 2802/2009 in data 21 ottobre 2009. Successivamente tale contratto è stato modificato con atto aggiuntivo del 18 dicembre 2013 il quale ha apportato numerose modifiche all'accordo originario.

L'esecuzione dell'opera nel frattempo è proseguita sostanzialmente con il finanziamento pubblico mentre il concessionario fino ad oggi non è riuscito a reperire sul mercato i fondi necessari per la prosecuzione il completamento dell'opera (il cd. *closing* con il finanziatore privato).

A fronte della possibilità di un fallimento dell'intera operazione è parso opportuno valutare la possibilità di facilitare il reperimento del suddetto finanziamento da parte del concessionario cambiando alcune modalità di finanziamento del contratto stesso anche alla luce delle mutate condizioni di mercato che sono intervenute dal momento della conclusione del contratto ad oggi.

Avvocatura regionale
Fondamenta S. Lucia, Cannaregio 23 - 30121 Venezia
Tel. 0412794907 - Fax 041/2794912

P.IVA 02392630279

Cod. Fisc. 80007580279

Il parere dell'Avvocatura Regionale



LA RIMODULAZIONE DEL PEF

La dichiarazione di non bancabilità del progetto ha portato la Regione a trasformare la garanzia di ricavo minimo in un canone di disponibilità. Pertanto si è ridefinito il PEF:

**RICAVI Concessionario
Vecchio PEF**



**RICAVI Concessionario
Nuovo PEF**



tariffa + canone di disponibilità = 18,8 mld€

solo canone di disponibilità = 12,1 mld€

Benefici

1. Allineamento alle operazioni di *PPP benchmark* in Europa
2. Risparmio per la Regione
3. Stabilità e certezza dei flussi finanziari
4. Bancabilità del progetto



GLI IMPATTI SUL BILANCIO DELLA REGIONE

La Regione conferirà fino ad un massimo di 300 milioni€ come integrazione del contributo in conto costruzione già versato dallo Stato.

Il canone di disponibilità che la Regione dovrà corrispondere al Concessionario è modulato sulla base delle nuove stime dei ricavi da pedaggio incassati dalla Regione.

Globalmente, pertanto, **il vantaggio economico per la Regione** è duplice:

1. riduzione dell'impatto sul bilancio della Regione rispetto al contratto vigente nei 39 anni di concessione
2. stabilità e certezza dei valori da iscrivere a bilancio e migliore pianificazione degli impegni di spesa



COMPARAZIONE DEI PEF (PRIMA E CON LE MODIFICHE 2017)

La Convenzione 2009. Il PEF prevedeva:

- ricavi complessivi per il concessionario (tariffa + canone): 18,8 mld€
- canone di disponibilità: 29 mln€ per 15 anni (532 mln€ IVA inclusa)
- riequilibrio da parte della Regione
- *bond* del concessionario per 1,6 mld€

Terzo Atto Convenzionale 2017. Nel nuovo PEF:

- ricavi complessivi per il concessionario (solo canone): 12,1 mld€
- + 300 mln€ di contributo pubblico in luogo dei 532 mln€ del canone precedente
- passaggio a pieno canone di disponibilità, nessun riequilibrio
- *bond* del concessionario per 1,150 mld€

	2009	2017	Delta
Ricavi per il concessionario	18,8 mld	12,1 mld	-6,7 mld
Canone RV vs Contributo conto costruzione	532mln	300mln	-232mln
<i>Bond</i> del concessionario	1,6mld	1,15mld	-450mln



NUOVO STUDIO DI TRAFFICO della REGIONE (febbraio 2017)

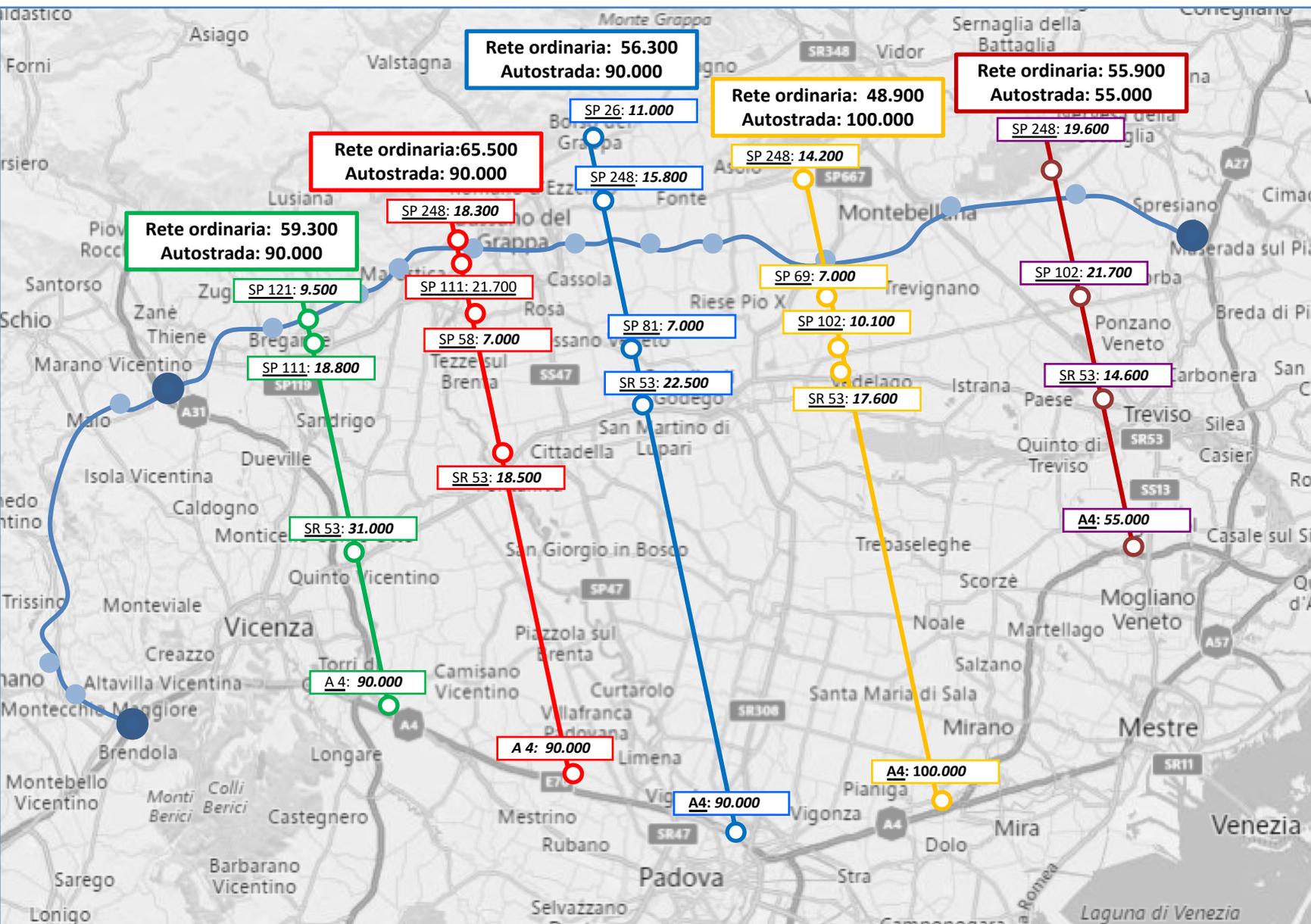
Il confronto con gli altri studi di traffico a parità di tariffe contrattuali:

- | | |
|---|--------------------------|
| • Studio Promotore 2003 (in gara) | TGM 33.000 |
| • Studio Concessionario di Leigh Fisher (2016) | TGM 28.600 |
| • Studio MIT (2016) | TGM 29.000-32.000 |
| • Studio CDP e BEI di Righetti & Monte (2016) | TGM 15.200 |
| • Studio Regione Veneto di Area Engineering (2017) | TGM 18.000-20.000 |

Applicando uno **sconto sulle tariffe contrattuali del 23% per i veicoli leggeri e del 16% per i veicoli pesanti**, aumenta il numero di veicoli che percorrono la SPV. **Il TGM dello studio di traffico di Area Engineering e Redas aumenta:**

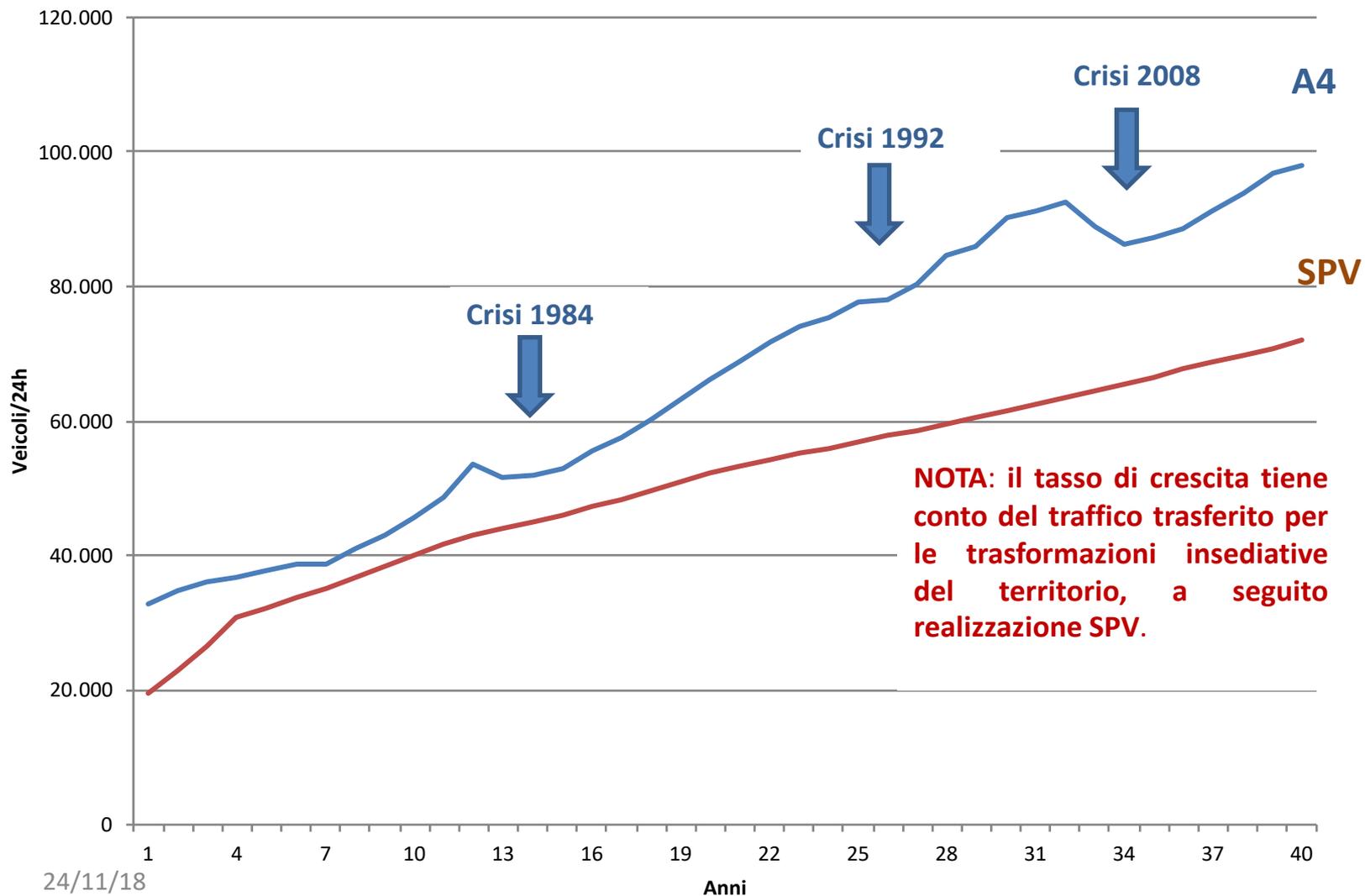
**TGM = 27.000
veicoli/giorno**

TGM= Traffico Giornaliero Medio di veicoli





- A4 PD-VE – anni 1977-2016
- SPV – previsioni anni 2020-2059 (AREA Engineering)





Tagli statali cumulati dal 2011 ad oggi per il Veneto

(milioni di euro)

Anno	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Importo tagli	350	454	466	429	765	898	1.062	1.182	1.182

Gli importi rappresentano i **tagli cumulati complessivi** per anno.

L'importo di **1.062 milioni** rappresenta l'effetto cumulato nel 2017 dei tagli dei trasferimenti statali effettuati dal 2011 al 2017, già assorbiti annualmente, esclusi gli ultimi circa 44 milioni di euro aggiuntivi per il 2017.



Impatto dei tagli al Veneto nel 2017: 44 milioni €

(milioni di euro)

	Regioni a statuto ordinario	Veneto
SOMMA PER EROGAZIONE GRATUITA LIBRI DI TESTO	70,0	3,4
FONDO DA RIPARTIRE PER LE POLITICHE SOCIALI	211,8	18,4
FONDO PER LE NON AUTOSUFFICIENZE	50,0	4,5
EDILIZIA SANITARIA	100,0	8,7
ALTRI	53,4	3,0
TOTALE TAGLIO TRASFERIMENTI INTESA 2017	485,2	38,1
ULTERIORE MANOVRA RICHIESTA ALLE REGIONI		
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE*	69,5	5,7
TOTALE TAGLIO TRASFERIMENTI	554,7	43,9

* Se si considera lo stanziamento di previsione del bilancio statale 2016 sul pluriennale per il 2017, la riduzione rispetto alla nuova disponibilità è ancora più elevata, di 226 milioni di euro, 18 per il Veneto.



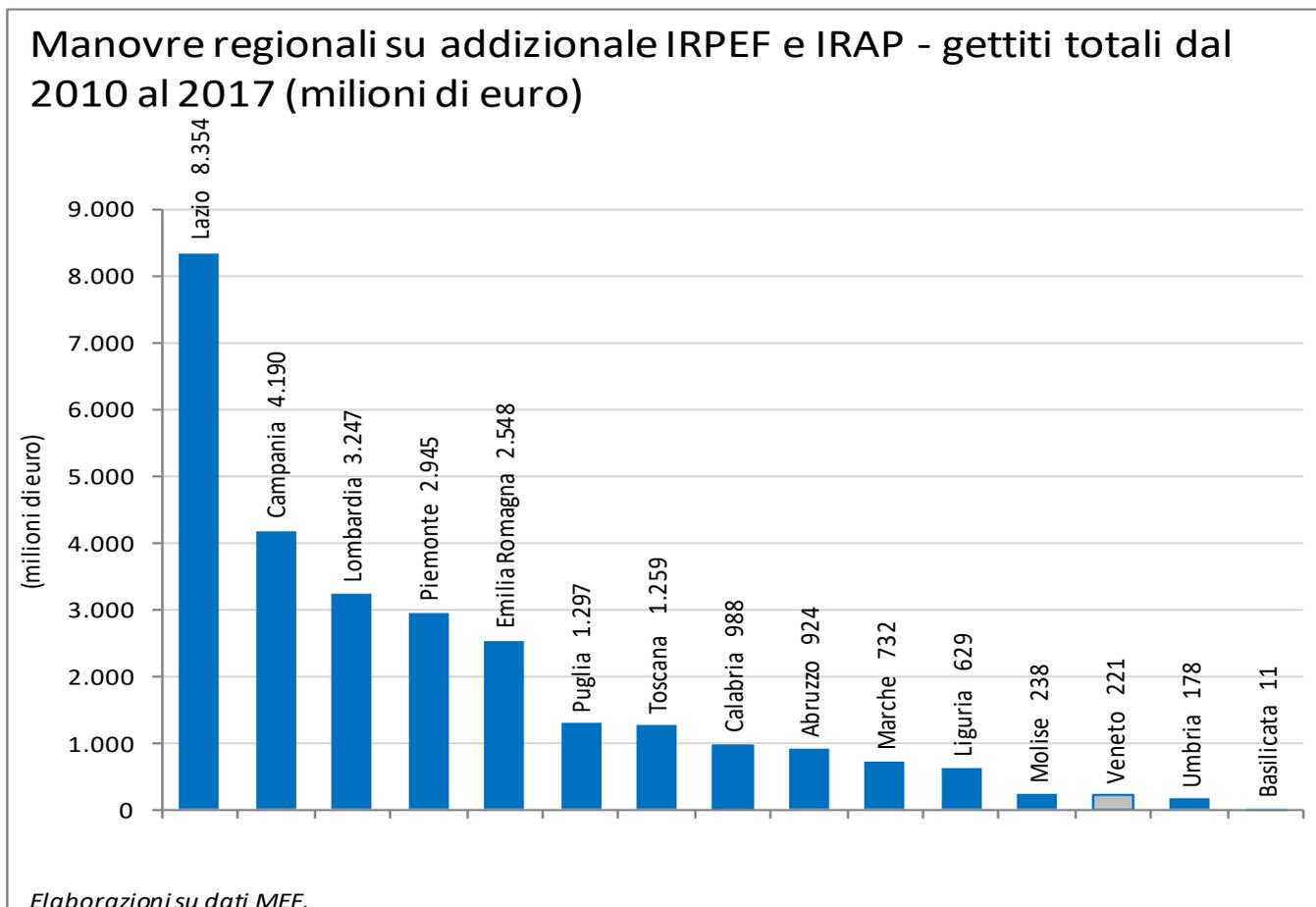
La virtuosità della Regione Veneto

- a) Rispetto dei limiti del patto di stabilità e delle regole di pareggio di bilancio
- b) Spesa corrente pro capite più bassa d'Italia :**2.071 €**, contro una media del Nord Italia di **2.285 €** e una media delle Regioni a Statuto Ordinario di **2.425 €**
- c) Spese di funzionamento più bassa tra le RSO: **92 € procapite** contro una media nazionale di **252 €** e una media del Nord Italia di **124 €**
- d) Oneri finanziari diversi più basso tra le RSO: **12 € procapite rispetto alla media nazionale di 32 euro**. Al secondo posto tra le RSO per il tasso di interesse medio pagato sul debito complessivo (2,1%), 30% inferiore alla media nazionale (3,1%)
- e) Equilibrio delle gestioni sanitarie e regione capofila per i costi standard del settore.



Il Veneto non utilizza la leva fiscale dal 2010

La maggior parte delle Regioni abbiano conseguito rilevanti gettiti aggiuntivi





I limiti imposti dal FISCAL COMPACT

Il cosiddetto *Fiscal Compact* ha imposto all'Italia un aumento delle prescrizioni. Il nuovo pareggio di bilancio ha ora forti limitazioni “*a monte*” sulla programmazione degli investimenti.

Senza il Fiscal Compact il ricorso a nuovo indebitamento per 300 mln€ per la SPV avrebbe richiesto solo di trovare la copertura della rata annua del mutuo per circa 16,5 mln€.

Effetti Fiscal Compact		
Ante fiscal compact	300 mln€ nuovo debito	Necessita 16,5mln€ di copertura rata
Post fiscal compact	300 mln€ nuovo debito	Necessita di 16,5mln€ di copertura rata + 300mln€ di nuove entrate



Il Veneto rilancia investimenti e servizi

La Regione intende far fronte ai **tagli statali** e alla riduzione degli **investimenti** diretti del settore pubblico, ricorrendo alla leva fiscale

Le risorse aggiuntive, provenienti dalla manovra sull'addizionale regionale IRPEF, stimate in circa **220 milioni€**, consentiranno:

- il finanziamento in settori che hanno subito i tagli dello Stato (**sociale, trasporto pubblico locale, diritto allo studio**)
- il finanziamento di infrastrutture di trasporto (es. **SMFR, viabilità**), di difesa del suolo per il contrasto al dissesto idrogeologico (es. **bacini di laminazione**)



Sintesi della manovra

L'aliquota di base, fissata dalla legge statale all'1,23%, varia per scaglioni di reddito applicando le seguenti maggiorazioni:

- **nessuna maggiorazione per i redditi fino a 15.000 euro;**
- **nessuna maggiorazione per i redditi oltre 15.000 e fino a 28.000 euro;**
- + 1,6 punti percentuali per i redditi oltre 28.000 euro e fino a 55.000 euro;
- + 2,0 punti percentuali per i redditi oltre 55.000 euro e fino a 75.000 euro;
- + 2,1 punti percentuali per i redditi oltre 75.000 euro

Viene inoltre mantenuta in vigore l'aliquota agevolata allo 0,90% (-0,33% rispetto all'aliquota base) per i soggetti disabili o che hanno a carico un disabile con reddito non superiore a 45.000 euro.



Sintesi della manovra

Scaglioni di reddito imponibile				Numero contribuenti	Maggiorazioni di aliquota	Gettito complessivo (milioni di euro)	Gettito medio mensile per contribuente (euro)
(euro)							
	0	fino a	15.000	738.444	0,00%	0,0	0
da	15.001	fino a	28.000	1.308.550	0,00%	0,0	0
da	28.001	fino a	55.000	498.505	1,60%	61,2	10
da	55.001	fino a	75.000	60.500	2,00%	35,5	49
oltre	75.000	(*)		62.998	2,10%	123,3	163
Totale				2.668.997		220,0	7

Fonte: elaborazioni su dati dichiarazioni dei redditi anno 2015



Contributo mensile della manovra per le principali categorie di reddito

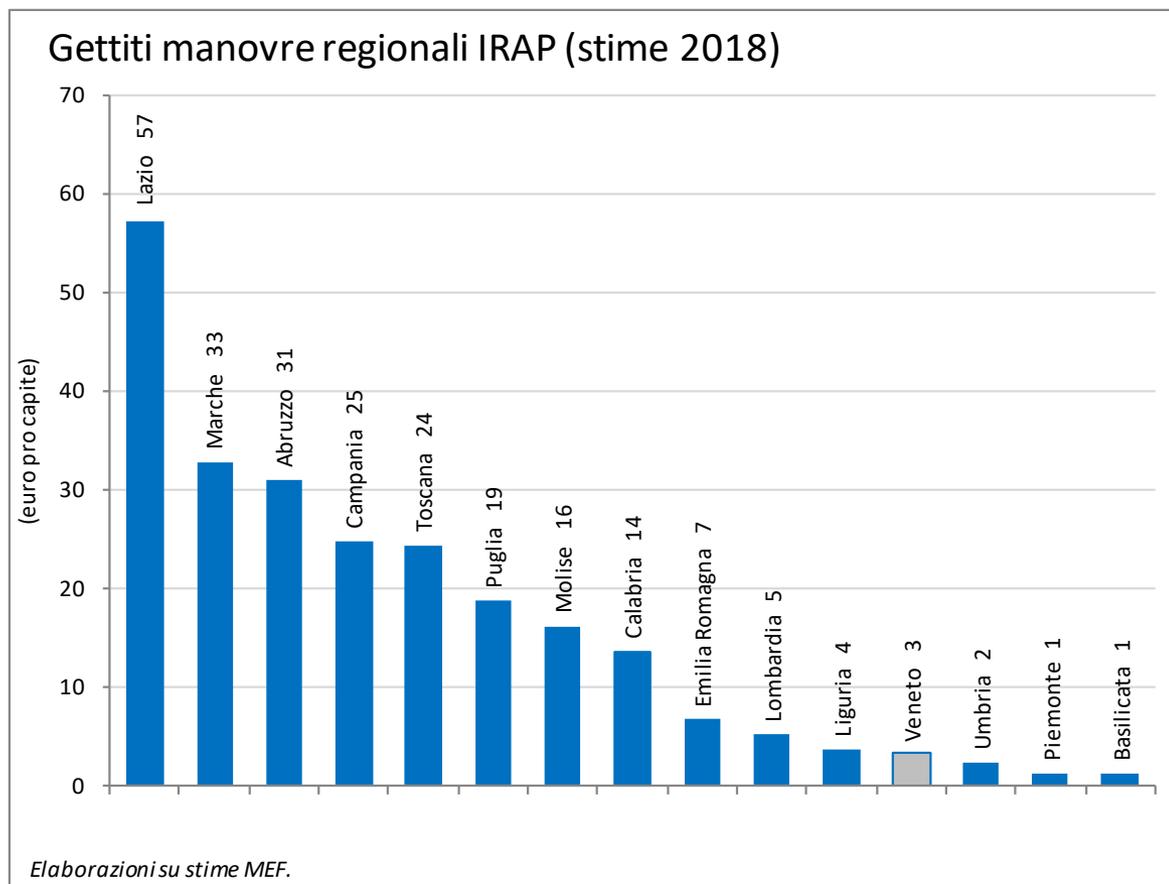
(importi in euro)

Reddito imponibile del soggetto	Imposta dovuta mensile
10.000	0
15.000	0
20.000	0
25.000	0
28.000	0
30.000	3
35.000	9
40.000	16
45.000	23
50.000	29
60.000	44
70.000	61
80.000	78



Il Veneto e le altre Regioni: imposizione sulle imprese

In materia di **IRAP** la pressione fiscale aggiuntiva imposta dalla Regione Veneto è **molto bassa** rispetto alle altre Regioni ordinarie





Il Veneto e le altre Regioni: imposizione totale

Considerando **congiuntamente** **addizionale IRPEF ed IRAP**, il Veneto presenta una pressione fiscale aggiuntiva **tra le più basse applicate dalle regioni**. C'è ancora un margine di 939 mln€ di leva fiscale applicabile (IRPEF, IRAP, Bollo...)

